

Seehafen-Industrie

Von Dr. Eduard Rosenbaum

I.

Die folgenden Darlegungen haben eine zweifache Aufgabe: sie wollen einmal ein knappes Bild der in Hamburg angesiedelten Industrie geben, sodann aber die allgemeine Frage erörtern, in wie weit die Ausübung einer bestimmten Industrietätigkeit gerade an einem Seehafenplatz mit Vorteilen verbunden ist, die sich bei der Wahl eines anderen Standortes nicht erreichen lassen.

Die Untersuchung der Standortsfaktoren, d. h. der Vorteile, die für eine wirtschaftliche Tätigkeit dann eintreten, wenn sie sich an einem bestimmten Ort oder an Plätzen bestimmter Art vollzieht, ist in wissenschaftlich zulänglicher Weise erst vor wenigen Jahren in Angriff genommen worden. (Vergl. Alfred Weber, *Aber den Standort der Industrien*. Erster Teil. Keine Theorie des Standorts, Tübingen, 1909. Aber den Begriff des Standortsfaktors, ebendort, S. 16). Aber gewisse allgemeine Grundregeln, so etwa, daß die Glasblase früher den Waldestrand wegen des starken Holzverbrauchs aufsuchte, daß viele Gewerbe, so die Mühlen und die der Metallbearbeitung dienenden Hammerwerke, der Kraft des fallenden Wassers nachgingen, war man sich allerdings im klaren. Jedoch fehlte der Versuch einer auf rechnerische Methoden gestützten Analyse und ist auch jetzt kaum für irgend einen Industriezweig schon durchgeführt.

Um so interessanter ist es, daß die wohl überhaupt erste Untersuchung, welche sich mit den Transportkostenvorteilen befaßt, die dem Gewerbe aus einer bestimmten Lage erwachsen, an dem Beispiel des Abstandes von der Meeresküste durchgeführt worden ist. Sir William Petty, der mit großer geistiger Kühnheit eine exakte Lösung volkswirtschaftlicher Probleme anstrebte, erläutert in seiner „Politischen Arithmetik“, in einem 1691 geschriebenen Essay, die Verschiedenheit der Produktionsbedingungen von Großbritannien, Holland und Frankreich. Da die in Betracht kommende Stelle mit erstaunlicher Klarheit zeigt, worauf es bei einem Standortsfaktor ankommt, so sei ihre wörtliche Wiedergabe erlaubt.

„The Sea-line of England, Scotland and Ireland, and the adjacent Islands, is about 3800 Miles; according to which Length, and the whole Content of Acres, the said Land would be an oblong or parallelogram Figure of 3800 Miles long, and about 24 Miles broad; and consequently every Part of England, Scotland and Ireland, is one with another, but 12 Miles from the Sea; Whereas France, containing but about 1000 Miles of Sea-line, is by the like Method or Computation, about 65 Miles from the Sea-side; and considering the Paucity of Ports, in Comparison of what are in the King of England's Dominions, as good as 70 Miles distant from a Port: Upon which Grounds it is clear, that England can be supplied, with all gross and bulky Commodities of foreign Growth and Manufacture, at far cheaper rates than France can be, viz. at about 4 s per Cent. cheaper; the Land-Carriage for the Difference of the Distance between England and France from a Port, being so much or near thereabouts. Now to what Advantage this Conveniency amounterth, upon the Importation and Exportation of bulky Commodities, cannot be less than the Labour of one Million of People etc. meaning by bulky Commodities all Sort of Timber, Plank, and Staves for Cask; all Iron, Lead, Stones, Bricks, and Tyles for building; all Corn, Salt and Drinks; all Flesh and Fish, and indeed all other Commodities, where in the Gain and Loss of 4 s per Cent. is considerable. (Several

Essays in Political Arithmetick, Fourth Edition, London 1755, p. 156 f).

Petty stellt somit fest, daß in England alles Schwerkut für Ex- und Import mit 4 % weniger Transportkosten belastet ist als in Frankreich, d. h., daß die volkswirtschaftliche Produktion hinsichtlich solcher Güter um so vorteilhafter ist, je näher sie ihren Standort an der Küste hat.

Wir werden heute entsprechende Schlüsse nicht mehr mit der gleichen Einfachheit ziehen dürfen; sicher ist schon Petty's Rechnung sehr ansehnlich und nur um des Prinzips willen anzuerkennen, daß ihr zugrunde liegt. Die heutigen Verhältnisse sind unendlich viel komplizierter geworden. Die Tatsache, daß die durchschnittliche Meereseferne Deutschlands von Nord- und Ostsee 250 km und bei Einrechnung des Mittelländischen Meeres 223 km beträgt, kann uns für ähnliche volkswirtschaftliche Rechenaufsätze nicht mehr dienen. Im allgemeinen müssen wir zufrieden sein, wenn wir gewisse Vorteile der Lage in Form von Regeln auszudrücken vermögen, und wenn wir finden, daß sich diesen die tatsächliche Gestaltung der Dinge ungefähr anpaßt. Von solchen Gesichtspunkten aus sollen nunmehr die Verhältnisse Hamburgs als Industriepfah betrachtet werden.

II.

Hamburg, das vor allem als Welthandelsplatz bekannt ist, hat seit den Anfängen seiner Entwicklung als solcher über Industrien verfügt, welche nicht nur dem städtischen Lokalbedarf, sondern gerade dem Export dienen. Die Bierbrauerei war schon in den Hansezeiten Exportindustrie; später, im 17. und 18. Jahrhundert, kamen Zuckerraffinerie, Rattunfabrikation und andere Zweige hinzu, auf die hier im einzelnen nicht eingegangen werden kann (vgl. *Die Industrie und ihre Zukunft*, Denkschrift der Handelskammer in Hamburg, 1917, Seite 35 ff.).

Für die Erkenntnis der heutigen Verhältnisse dient als Quelle die Betriebs- und Berufsaufnahme, die am 12. Juni 1907 im Deutschen Reich stattgefunden hat. Ihre Ergebnisse sind zwar in vieler Hinsicht überholt; soweit sie jedoch von der Gesamtstruktur der Gewerbe- und Berufsgliederung ein Bild geben, wird man sie für Hamburg wohl noch gelten lassen dürfen; nur bei der Metallindustrie hat unter den Forderungen des Krieges eine erhebliche Veränderung stattgefunden.

(Tabelle I siehe Seite 599.)

Die nachstehende Tabelle I läßt bereits erkennen, daß Hamburg als Arbeitsplatz in bedeutendem Umfange industrieller Betätigung obliegt, und daß hierbei den Mittel- und Großbetrieben ein wesentlicher Anteil zufällt. Um dies noch mehr zu verdeutlichen, folgt nachstehend eine Tabelle II, welche die Verwendung von Motoren und Arbeitsmaschinen angibt.

(Tabelle II siehe Seite 599.)

Eine weitere Erläuterung erfahren diese Zahlen, wenn man sie nach dem Anteil gliedert, welchen die verschiedenen Größenklassen der Betriebe an der Verwendung von Antriebs- und Arbeitsmaschinen haben. Wie Tabelle III ergibt, entfallen bei den Kleinbetrieben nur etwa 3 PS auf den Betrieb, während in der Größenklasse von 51—200 Personen bereits 70, in der von 201—1000 Personen sogar 650 PS überschritten werden. Eine entsprechend starke Progression zeigt die Verwendung von Arbeitsmaschinen.

Tabelle I.
Haupt- und Nebenbetriebe im hamburgischen Staat am 12. Juni 1907.

| Gewerbeabteilungen und -gruppen | Nebenbetriebe | Zusammenbetriebe | Gehilfen-, Mitinhaber- oder Motorbetriebe mit . . . tätigen Personen | | | | | | | | Hauptbetriebe zusammen (Sp. 2/10) | | |
|---|---------------|------------------|---|-----------------|------------------|-----------------|-------------------|-----------------|------------------------|-----------------|---|-----------------|--------------------------|
| | | | 1/5 Personen | | 6/10 Personen | | 11/20 Personen | | 21 u. mehr Personen | | Betr. | tätige Pers. | hier- unter weibl. |
| | | | Betr. | tätige Pers. | Betr. | tätige Pers. | Betr. | tätige Pers. | Betr. | tätige Pers. | | | |
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Abteilung A, zusammen | 61 | 199 | 1011 | 3048 | 73 | 523 | 18 | 264 | 18 | 697 | 1319 | 4731 | 1339 |
| I. Kunst- u. Handelsgärtnerei | 28 | 132 | 790 | 2478 | 68 | 473 | 17 | 253 | 14 | 517 | 1021 | 3853 | 1321 |
| II. Tierzucht, Fischerei | 33 | 67 | 221 | 570 | 5 | 50 | 1 | 11 | 4 | 180 | 298 | 878 | 18 |
| Abteilung B zusammen | 1118 | 15190 | 9838 | 27920 | 2200 | 16560 | 1254 | 18085 | 1249 | 84552 | 29731 | 162307 | 32443 |
| III. Bergbau, Hüttenwesen | 2 | — | 1 | 2 | 1 | 8 | 2 | 28 | 5 | 555 | 9 | 593 | 14 |
| IV. Industrie der Steine u. Erden | 8 | 23 | 70 | 206 | 30 | 241 | 21 | 317 | 17 | 1030 | 161 | 1817 | 32 |
| V. Metallverarbeitung | 13 | 316 | 809 | 2391 | 208 | 1568 | 102 | 1445 | 91 | 6241 | 1526 | 11961 | 777 |
| VI. Maschinen, Apparate | 67 | 413 | 431 | 1254 | 153 | 1160 | 112 | 1616 | 208 | 16664 | 1317 | 21107 | 503 |
| VII. Chemische Produkte | 5 | 17 | 73 | 236 | 57 | 442 | 25 | 363 | 29 | 2098 | 201 | 3156 | 462 |
| VIII. Seifen, Öle, Fette | 3 | 7 | 26 | 75 | 14 | 110 | 16 | 258 | 32 | 2274 | 95 | 2724 | 393 |
| IX. Textilindustrie | 36 | 309 | 87 | 256 | 28 | 206 | 21 | 315 | 24 | 1424 | 469 | 2510 | 1285 |
| X. Papierindustrie | 8 | 54 | 140 | 407 | 26 | 203 | 37 | 522 | 16 | 692 | 273 | 1878 | 649 |
| XI. Lederindustrie | 35 | 446 | 405 | 1146 | 60 | 436 | 33 | 476 | 28 | 3926 | 972 | 6430 | 1090 |
| XII. Industr. d. Holz- u. Schnitzstoffe | 64 | 765 | 982 | 2767 | 213 | 1612 | 147 | 2115 | 128 | 6665 | 2235 | 13924 | 935 |
| XIII. Industr. d. Nahr.- u. Genussm. | 75 | 303 | 1441 | 4477 | 391 | 2985 | 191 | 2689 | 140 | 8662 | 2466 | 19116 | 4575 |
| XIV. Bekleidungs-gewerbe | 481 | 9050 | 2016 | 5402 | 284 | 2110 | 125 | 1761 | 89 | 5906 | 11564 | 24229 | 14290 |
| XV. Reinigungs-gewerbe | 182 | 1770 | 1356 | 3606 | 195 | 1477 | 77 | 1100 | 37 | 2326 | 3435 | 10279 | 5628 |
| XVI. Baugewerbe | 95 | 1387 | 1671 | 4763 | 444 | 3267 | 285 | 4157 | 341 | 22671 | 4128 | 36245 | 313 |
| XVII. Polygraphische Gewerbe | 25 | 113 | 285 | 795 | 88 | 673 | 58 | 898 | 63 | 3392 | 607 | 5871 | 1450 |
| XVIII. Künstlerische Gewerbe | 15 | 217 | 45 | 137 | 8 | 62 | 2 | 25 | 1 | 26 | 273 | 467 | 47 |
| Abteilung C, zusammen | 2488 | 13975 | 23485 | 58931 | 2565 | 18994 | 1291 | 18490 | 982 | 86279 | 42298 | 196669 | 44764 |
| XIX. Handelsgewerbe | 1452 | 10363 | 17276 | 42677 | 1898 | 14063 | 956 | 13616 | 603 | 38398 | 31096 | 119117 | 29606 |
| XX. Versicherungsgewerbe | 212 | 296 | 200 | 525 | 83 | 616 | 46 | 646 | 35 | 2085 | 666 | 4168 | 327 |
| XXI. Verkehrsgewerbe | 175 | 907 | 1071 | 2854 | 225 | 1711 | 169 | 2440 | 257 | 42280 | 2629 | 50192 | 971 |
| XXII. Gast- u. Schankwirtschaft | 649 | 2409 | 4932 | 12875 | 359 | 2604 | 120 | 1788 | 87 | 3516 | 7907 | 23192 | 13860 |

Tabelle II.
Verwendung von Motoren und Arbeitsmaschinen 1907. 1)

| Gewerbegruppe | Haupt- betriebe | tätige Per- sonen | Zahl d. Betriebe mit Motoren | | Zahl der | |
|--|--------------------|-------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|--|-----------------------|
| | | | über- haupt | in ihnen verw. Bewer- kürfen | Betriebe mit Arbeits- maschinen | Arbeits- maschinen |
| III. Bergbau, Hüttenwesen | 9 | 593 | 8 | 1792 | 9 | 403 |
| IV. Industrie der Steine und Erden | 161 | 1817 | 28 | 839 | 45 | 279 |
| V. Metallverarbeitung | 1526 | 11961 | 315 | 1443 | 1066 | 9024 |
| VI. Maschinen, Apparate | 1317 | 21107 | 331 | 31615 | 538 | 7509 |
| VII. Chemische Industrie | 201 | 3156 | 104 | 4435 | 115 | 2148 |
| VIII. Seifen, Öle, Fette | 95 | 2724 | 58 | 2158 | 71 | 2018 |
| IX. Textilindustrie | 469 | 2510 | 31 | 688 | 118 | 1431 |
| X. Papierindustrie | 273 | 1878 | 35 | 95 | 223 | 1745 |
| XI. Lederindustrie | 972 | 6430 | 35 | 3087 | 256 | 4055 |
| XII. Industrie der Holz- u. Schnitzstoffe | 2235 | 13924 | 318 | 3489 | 546 | 3732 |
| XIII. Industrie der Nahrungs- und Genussmittel | 2466 | 19116 | 731 | 11953 | 1489 | 7436 |
| XIV. Bekleidungs-gewerbe | 11564 | 24229 | 122 | 145 | 909 | 2263 |
| XV. Reinigungs-gewerbe | 3435 | 10279 | 153 | 724 | 463 | 1855 |
| XVI. Baugewerbe | 4128 | 36245 | 71 | 9782 | 465 | 2446 |
| XVII. Polygraphisches Gewerbe | 607 | 5871 | 229 | 664 | 401 | 3182 |
| XVIII. Künstlerisches Gewerbe | 273 | 467 | — | — | 28 | 76 |
| Summe | 29731 | 162307 | 2569 | 72810 | 6742 | 49602 |

1) Statistische Mitteilungen über den hamburgischen Staat, Nr. 3, Hamburg 1915, S. 41, 110 ff., 126 f.

Tabelle III.

Verteilung der Motore und Arbeitsmaschinen auf die Größenklassen der Gewerbebetriebe.

| | Zahl der Betriebe mit Motoren | | Zahl der | |
|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------|------------------------------|------------------|
| | überhaupt | verwendete Pferdestärk. | Betriebe m. Arbeitsmaschinen | Arbeitsmaschinen |
| Betriebe mit 1 Person . . . | 71 | 197 | 346 | 635 |
| 2-3 Personen | 514 | 2133 | 2305 | 6291 |
| 4-5 " | 441 | 1397 | 1207 | 4141 |
| 6-10 " | 494 | 1782 | 1227 | 6170 |
| 11-50 " | 769 | 7810 | 1308 | 14248 |
| 51-200 " | 227 | 16849 | 303 | 10501 |
| 201-1000 " | 50 | 32886 | 44 | 5824 |
| über 1000 " | 6 | 9746 | 2 | 1792 |
| Summe . . . | 2569 | 72810 | 6752 | 49602 |

Als Arbeitsmarkt wird Hamburg durch die folgende Übersicht gekennzeichnet:

Tabelle IV.

Beruf und soziale Stellung in der Stadt Hamburg
am 12. Juni 1907

Gesamtbevölkerung 826 724

A. Berufsstellung:

| | |
|---|---------|
| Selbständige (einschl. Rentner) | 109 789 |
| Angestellte | 57 715 |
| Arbeiter | 217 745 |

B. Berufsabteilungen:

| | |
|---------------------------------|---------|
| Landwirtschaft usw. | 3 607 |
| Industrie | 153 949 |
| Handel, Verkehr | 156 501 |
| Wechselnde Lohnarbeit | 15 257 |
| Öffentlicher Dienst | 27 151 |
| Rentner usw. | 28 784 |
| Anstaltsinsassen usw. | 12 665 |

| | |
|-----------------------|---------|
| C. Dienende | 28 865 |
| Ungehörige | 399 945 |

Diese zeigt vor allem, daß fast die gleiche Anzahl von Personen, wie in Handel und Verkehr, in der Industrie beschäftigt ist. Wichtig ist außerdem, daß der Altersaufbau für die produktive Arbeit besonders günstig gestaltet ist, da der Anteil der erwerbsfähigen Schichten größer ist, als dem Durchschnitt im Deutschen Reich entspricht. Von der männlichen Bevölkerung waren am 12. Juni 1907 nur 27,68 % unter 14 Jahren alt, gegen 33,21 % im Reich; entsprechend ist der Anteil der Lebensalter über 65 Jahre geringer. Diese Vorteile der Altersgliederung treten am stärksten in der Industrie hervor, wo 1907 unter den männlichen Berufstätigen nicht weniger als 71,69 % der Altersgruppe von 20 bis 50 Jahren angehören. (Vergl. Statistische Mitteilungen über den hamburg. Staat, Nr. 2, Hamburg 1913, S. 4 f., S. 7, S. 10 bis 12.) Wie bei vielen Großstädten, zeigt sich auch bei Hamburg mit seinem starken Zuzug, besonders in den mittleren Altersklassen, daß die Jahreshklassen bis zum Ausgang des Mannesalters, statt die natürliche, abfallende Linie zu verfolgen, umgekehrt, an Zahl noch wachsen. Durch die Einwirkungen des Krieges hat sich freilich der Altersaufbau entsprechend stark verschoben, so daß die angegebenen Zahlen zwar die Art der Wachstumsstendenz Hamburgs zeigen, der wirklichen Sachlage jedoch nicht mehr gerecht werden.

III.

Versucht man nun die Industrie Hamburgs darnach zu analysieren, wie weit für sie der Seehafen als Standortsfaktor von Bedeutung ist, d. h., wieweit sie Hamburg als Tätigkeitsort gewählt hat, um Vorteile zu genießen, die sich ihr in gleicher Weise an einem anderen Ort nicht bieten würden, so müssen zuvor einige wenige Grundbegriffe festgelegt werden.

Wählt eine Industrie ihren Standort mit Rücksicht auf die Lagerstätten der von ihr benötigten Rohstoffe, so soll sie als „rohstofforientiert“ bezeichnet werden; wird sie von der Rücksicht auf den Absatz geleitet, so soll sie „konsumorientiert“ genannt werden. Bestimmt sie ihren Standort mit Rücksicht auf das Gewicht der zu bewegenden Materialen an Plätzen, welche ihr ein Mindestmaß von Transportkosten auferlegen, so soll sie „transportorientiert“ heißen, wobei ersichtlich ist, daß die günstige Transportlage sich sowohl auf die Zufuhr der Rohstoffe, wie auf die Abfuhr der Erzeugnisse, wie auch auf beides zugleich erstrecken kann. Hat bei der Wahl des Standortes die Rücksicht auf den Wohnsitz der benötigten Arbeitskräfte den Ausschlag gegeben, so ist die Industrie „arbeitsorientiert.“ Alle diese Bezeichnungen sind der erwähnten grundlegenden Arbeit von Alfred Weber entnommen.

Es wäre nun jedoch verkehrt, allgemein von einer Standortswahl zu sprechen. Zweifellos haben viele Betriebe ihren Platz auf Grund historischer Zufälligkeiten sachlicher und persönlicher Natur. Gleichwohl dürfen sie einer Betrachtung hinsichtlich der Standortsfaktoren unterworfen werden, weil die schärfere Kalkulation in der modernen Volkswirtschaft bei Feststellung ungünstiger örtlicher Verhältnisse oft sehr radikale Betriebsverlegungen zu veranlassen pflegt, so daß also die früher bei lässiger Kalkulation unausgenutzt gebliebene Freiheit der Wahl in einem späteren Zeitpunkt, unter dem Druck der Konkurrenzverhältnisse, dennoch akut wird. Außerdem gibt es freilich Industrien, bei denen man von einer Wahlfreiheit nicht sprechen kann, weil sie aus technischen Gründen an bestimmt qualifizierte Standorte gebunden sind. Hierauf hat namentlich Werner Sombart aufmerksam gemacht.

IV.

Als Industrie mit gebundenem Standort hat fast jede Hafenstadt den Schiffbau aufzuweisen. Sobald die Schiffsgesäße ein engbegrenztes Größenmaß überschreiten, muß ihr Bau aus technischen Gründen unmittelbar an den Wasserstraßen erfolgen, welche sie auch später tragen sollen. Es besteht dann nur noch eine Wahl zwischen verschiedenen Häfen. Hamburg bietet dem Bau von großen Seeschiffen die günstigsten stromtechnischen Bedingungen, da Schiffe mit einem Stiegang bis zu 11 m die Wertplätze verlassen bzw. erreichen können. Unter den gleichen Bedingungen vermag sich auch der an den Hafen gebundene Dockbetrieb zu entwickeln.

Die Industrie der Maschinen, Instrumente und Apparate, zu welcher der Schiffbau gerechnet wird, hatte laut dem Jahresbericht der Gewerbe-Inspektion für das Jahr 1913 (S. 30) 601 Betriebe mit mindestens 10 Arbeitern und einer Gesamtbelegschaft von 36 179 Arbeitskräften aufzuweisen. Die Zahlen lassen die hohe Bedeutung dieses Industriezweiges erkennen. Sie sind jedoch durch die Produktionsausdehnung, welche durch die Entwicklung des Seekrieges gefördert wurde, weit überholt. Soweit auf diese Verhältnisse heute schon eingegangen werden kann, ist das Nähere in einem besonderen Aufsatze dieses Heftes dargelegt worden.

In dieser Industriegruppe, sowie in der der Metallverarbeitung sind als weitere Gewerbe, welche technisch an die „Wasserkante“ gebunden sind, zu nennen die Schiffs-Schmiede, Schlosserei, Klemmerei und Tischlerei. Daneben aber gibt es eine Anzahl von Gewerbearten, welche nicht aus technischen, sondern aus ökonomischen Gründen sich in der Nähe der Werften niederlassen. Dazu gehören etwa: Kupferschmiede, Messing- und Eisgießereien, Schiffsfarbenfabriken. Sie sind, da die Rücksicht auf den Absatz sie leitet, konsumorientiert, jedoch meistens zugleich arbeitsorientiert, da an einem Schiffbauplatz auch die für die Hilsgewerbe geeigneten Arbeitskräfte zusammenströmen.

In die Klasse der konsumorientierten Industrien gehören auch alle die, welche Bedarfsgegenstände für die Ausrüstung der Schiffe und den Schiffsbetrieb liefern: gewisse Maschinenöle, Bürsten- und Pinselherstellung, Rortwaren, Ölzeug, Perlenringe, Herstellung von Chronometern und nautischen Instrumenten. Bei diesen letzteren spielt freilich die Rücksicht auf die geschulten Arbeitskräfte und die Unabhängigkeit von den Transportkosten eine fast entscheidende Rolle; ein erheblicher Teil des Bedarfs wird im Binnenlande hergestellt, und manche Fabrik Sachsens oder das Zeißwerk in Jena ist insoweit auch zur „Seehafen-Industrie“ gehörig.

Bei weiterer Analyse der hamburgischen Industrie auf den Grad ihrer Bedingtheit durch den Charakter Hamburgs als Seehafen hat man selbstverständlich alle die Gewerbearten auszuscheiden, welche für jede Großstadt typisch sind, weil sie Orte des Großkonsums aufsuchen. Dahin gehören namentlich die Bekleidungsindustrie sowie die Industrie der Nahrungs- und Genussmittel, ferner einzelne Zweige der chemischen Industrie.

Jeder dieser Zweige trägt jedoch in Hamburg einen „Seehafenindustriellen“ Einschlag. Und zwar beruht dieser durchweg auf zwei oder drei Komponenten, durch welche sich die Industrie als konsum-, rohstoff- und transportorientiert erweist. Einige kurze Hinweise mögen dies erläutern.

Die Rücksicht auf den Verbrauch für Schiffsproviand und Export bestimmt den Standort der Biskuit- und Cafésfabrikation, der Großschlachtereier, gewisser Zweige der Konservenfabrikation, der Bierbrauerei, der Zigarren- und Spiritusfabrikation, für welche beiden freilich auch der ausländische Rohstoff als attrahierendes Moment mitwirkt.

Überwiegend rohstofforientiert ist die Getreide- und Reismühlenindustrie; bei der Reisveredlung spielt allerdings auch der ausländische Absatz mit, welcher verlangt, die Ware möglichst nahe der Landesgrenze zu behandeln, damit konkurrenzerschwerende Inlandstransportkosten vermieden werden.

Ausschließlich rohstofforientiert ist die Bearbeitung von Seefischen, Kaffee, Kakao, Farbhölzern, Kautschuk, Ölfrüchten, Düngestoffen. Bei ihnen wirkt zugleich das Moment der Transportkostensparnis mit, soweit sich bei der Verarbeitung ein Gewichtsverlust ergibt, der alsdann nicht als tote Last auf Bahn oder Binnenschiff mitzugehen braucht.

V.

Es soll jetzt noch versucht werden, die Entwicklungstendenzen zu zeigen, welche für die Seehafenindustrie Hamburgs kennzeichnend sind. Die als typisch hervorgehobenen Industriezweige haben zugleich diejenigen Charakteristika, welche der kapitalistischen Betriebsweise und der geschlossenen großstädtischen Siedelung entsprechen. Wie die Tabellen II und III zeigen, wird mit erheblichem Aufwand von mechanischen Kräften und Arbeitsmaschinen, das heißt, mit hoher Kapitalinvestierung gearbeitet. Gleichzeitig sind die Betriebe „lohnarbeitsintensiv“, insofern sie

eine intellektuell qualifizierte Arbeiterschaft benötigen, wie sie fast ausschließlich in den modernen Großstadtbildungen gefunden wird. Es gehört nun zu den herrschenden Tendenzen der Entwicklung, auf Steigerung des Anteils an maschineller und intellektuell qualifizierter Arbeit zu drängen, das heißt: der gleiche geheimnisvolle „Zug nach der Stadt“ beherrscht die Menschen und die Sachgüterproduktion.

Dies allein muß bereits Hamburg zugute kommen und dauernd Neuanrichtungen um den alten Industriekern bewirken. Dazu kommt etwas weiteres. Die notwendige Ergänzung des Schiffsraumes (Deutschlands und der Welt) muß vor allem neue Werften entstehen lassen. Zugleich wird jedoch die Tendenz zu betrieblicher und kapitalistischer Konzentration bewirken, daß ein großer Teil desjenigen Schiffszubehörs, der bisher im Rahmen der binnenländischen Industrie erzeugt wurde, in neuen Betrieben hergestellt wird, die den Werften anzugliedern sind. Es wird eine Herausforderung und Abwanderung des „Schiffbauindustriellen“ Teiles der Binnenlandsindustrie erfolgen, da hiermit Kostenersparnis verknüpft ist.

Da Deutschland ferner, wenn sich der Verkehr der Wirtschaftsmächte untereinander neu geordnet haben wird, die Ausfuhr von Erzeugnissen mit hohem Arbeitswert intensiver als je betreiben muß, so wird hierin für gewisse Teile der Industrie ein Antrieb liegen, ihren Standort an die Küste zu verlegen, um somit dem Rohstoff entgegenzugehen und hierdurch die Transportkosten des Materials zu sparen, welches für den Herstellungsprozeß gebraucht wird, jedoch mit seinem Gewicht im fertigen Produkt nicht mehr erscheint. Das gleiche Argument muß bei fortschreitender Rationalisierung der Wirtschaft dazu führen, daß die für den Binnenmarkt bestimmten Rohstoffe, bei deren Verarbeitung starker Gewichtsverlust (auch an Hilfsstoffen) erfolgt, möglichst schon am Einfuhrplatz verarbeitet bzw. zu einem Halbfabrikat aufbereitet werden.

Zugleich bietet jede Verlegung der Exportindustrie, auch wenn nicht die Rücksicht auf den Rohstoff, sondern etwa nur die auf die qualifizierte Großstadtarbeiterschaft sie leitet, die Möglichkeit, einen Standortsfaktor auszunutzen, dessen Wert sich allerdings nicht exakt berechnen läßt: den Vorteil der Führung, der jedem Arbeitsplatz mit zunehmender Größe zuwächst. Gerade in Hamburg würde sich dieser Vorteil besonders geltend machen, da der hochentwickelte Groß- und Überseehandel zugleich eine Zusammenfassung der Nachfrage vieler Einzelgebiete der Weltwirtschaft darstellt, durch deren geschlossene Weitergabe es dem Fabrikanten ermöglicht wird, zur Spezialisierung und Herstellung von Typen überzugehen, welche unlohrend bliebe, wenn er selbst sich kleine Einzelaufträge auf dem Auslandsmarkt aussuchte, deren Erledigung dauernd Umstellung seiner Maschinen erforderte.

Es könnte der Einwand gemacht werden, als ob hier in die volkswirtschaftliche Entwicklung Tendenzen hineingedeutet würden, deren Verwirklichung Hamburg wünscht, um sein der Besiedlung harrendes neues Industriegebiet zu verwerten zu können. Die Beobachtung der Wirklichkeit hat jedoch gezeigt, daß unter der Wirkung wachsender Rationalisierung seit einigen Jahrzehnten das Bestreben herrscht, die Industrie aus den historisch gegebenen Standorten loszulösen und den optimalen Produktionsplätzen zuzuführen. Dabeit wetteifert mit dem arbeitsorientierten Zug zur Stadt der rohstoff- und transportorientierte Zug zu den leistungsfähigen Wasserstraßen und zur Küste (vgl. Schumacher, Die Wanderungen der Großindustrie in Deutschland und in den Vereinigten Staaten, in „Weltwirtschaftliche Studien“, Leipzig, 1911, S. 401–429; ferner Alfred Weber, a. a. O., S. 179 ff.).

Dieser Neigung hat Hamburg den zweifachen Vorzug entgegenzubringen, daß es nahe am Meere und zugleich am Endpunkt eines weitverzweigten Systems von Binnenwasserstraßen liegt. Eine Industrie, welche hier ihren Standpunkt wählt, rückt dem Weltmarkt und den ihm zu entnehmenden Rohstoffen näher, ohne darum sich des Vorteils einer günstigen Transportlage zum Binnenmarkt zu begeben. Es ist sehr wahrscheinlich, daß die Abnahme der deutschen Eisenerzvorräte schon in wenigen Jahrzehnten sogar die Schwerindustrie nötigen wird, einen bedeutenden Teil ihrer Produktion an die Küste zu verlegen, um erhebliche Rohstofftransportkosten zu ersparen. Für die Kohle werden bis dahin leistungsfähige Wasserstraßen geschaffen sein, die sie als Ausfuhrgut unsere Schiffe mit füllen und das Gleichgewicht unserer Zahlungsbilanz mit herstellen muß. Zugleich wird solche Auseinanderfiedelung der Schwerindustrie den großen nationalen

Vorteil haben, das Anwachsen der Rheinmündungshäfen sowie Antwerpens zu verlangsamen, welche ihren Aufschwung zum überwiegenden Teil von den ungeheuren Materialmassen herleiten, welche das rheinisch-westfälische Arbeitsgebiet anzieht und versendet.

Die unabwendbar fortschreitende Entfaltung der deutschen Großindustrie bedeutet nicht nur eine neue, fester werdende Verknüpfung mit dem Weltmarkt, und somit ein Anwachsen des seehandels-orientierten Einschlags der binnenländischen Industrie, sondern bei der bereits begonnenen Neulagerung und Umschichtung nach günstigsten Arbeitsplätzen wird auch Hamburg einer der wichtigen Standorte werden, weil die Grundsätze rationeller Volkswirtschaft die Abwanderung zahlreicher Betriebe von ihren zufälligen Stätten an einen Seehafenplatz kategorisch fordern.

